

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIX. — Wydany i rozesłany dnia 17 listopada 1871.

129.

Dokument koncesyi z dnia 8 września 1871,

udzielonej uprzyw. spółce kolei z Gradcu do Köflach oraz górniczej na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Lieboch na St. Floryan i Deutsch Landsberg do Zielonego Trawnika (Wies) z linią boczną do Szczawnicy (Stainz).

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. spółka kolei z Gradcu do Köflach oraz górnicza wniosła prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Lieboch na St. Floryan i Deutsch Landsberg do Zielonego Trawnika z linią boczną do Szczawnicy, przeto ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanej spółce koncesyą tę, na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustawy z dnia 21 lipca 1871 Dz. u. p. Nr. 80 we względzie budowy powyższej kolei przez rzeczoną spółkę i ulg. w takim razie przedsięwzięciu temu udzielić się mających, nadać jak następuje:

§. 1. Nadajemy uprzyw. spółce kolei z Gradcu do Köflach oraz górniczej prawo budowy i ruchu kolei żelaznej parowej ze stacyi Lieboch kolei gradecko-Köflachskiej na St. Florian i Deutsch-Landsberg do Zielonego Trawnika z linią boczną do Szczawnicy, w taki sposób, aby kolej ta i jej linia boczna stanowiły integralną część składową kolei gradecko-köflachskiej.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu tej kolei winny być wykonane według planów szczegółowych przez ministerstwo handlu zatwierdzonych.

Co do warunków dopełnić się mających pod względem konstrukcyi i urządzenia szczegółów przy środkach ruchu i sygnałach, jak niemniej pod względem budowy domów na stacye i zakładów po stacyach, udzielone zostaną koncesyonaryuszom przepisy, które służyć im będą za podstawę.

Projekta tu należące, ministerstwu handlu w czasie właściwym będą przedłożone, a przed onych zupełnem zatwierdzeniem, żadnych przygotowań do ich wykonania przedsiębrać nie wolno.

Przy budowie należy zastosować się do wymagań przez ministerstwo handlu stawić się mających, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Gdyby przy wykonaniu budowy, ze względów ekonomiczno budowniczych lub ze względów na ruch, okazała się potrzebną lub pożądaną zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, atoli bez zmiany kierunku kolei w §. 1 oznaczonego i w ogólności bez istotnego pogorszenia stosunków poziomu i kierunku śladu zatwierdzonego; do zmiany takiej potrzeba zezwolenia administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną parę szyn.

Administracya państwa ma prawo domagać się budowy ziemnej pod drugą parę szyn, tudzież położenia tejsze w miejscach tak istniejącej jakoteż nowej kolei gdzie tego uzna potrzebę, jak tylko czysty dochód roczny tych linii w ciągu dwóch lat po sobie następujących wynosić będzie więcej niż 150.000 zł. srebrem z jednej mili.

Co do używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach zetknięcia się z jej koleją, jakoteż co do urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym; spółka zobowiązuje się zawrzeć ugodę z interesowanemi zarządami kolei.

Jeżeli taka uгода nie przyjdzie do skutku, rozstrzygać będzie ministerstwo handlu, przyczem jednak mianą będzie wzgląd na to, aby koszta jakie rząd kolej gradecko-köflachska poniesie, w zupełności wynagrodzone były.

Administracya państwa zastrzega sobie prawo określić w braku porozumienia warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich, tudzież warunki budowy kolei prowadzących do kopalni i innych, na własny użytek przeznaczonych.

§. 3. Spółka kolei żelaznej z Graczu do Köflach oraz górnicza zobowiązuje się ukończyć budowę kolei koncesyonowanej z Lieboch do Zielonego Trawnika najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, i gotową kolej do tego terminu oddać na użytek publiczny.

Budowa linii bocznej do Szczawnicy ma być rozpoczęta, jak tylko na zasadzie orzeczenia ministerstwa handlu można będzie powziąć nadzieję, że przewóz na tej linii wynosić będzie około 2,000.000 cetnarów cłowych rocznie; ukończoną zaś ma być w przeciągu roku.

Dopełnienie tych zobowiązań, spółka winna zabezpieczyć stosownie do dokumentu osobno sporządzonego, złożeniem kaucyi w kwocie 100.000 zł. wal. austr.

W razie niedopełnienia zobowiązań kaucya ta może być uznana za przepadłą.

Akta i dokumenta z tego tytułu wystawić się mające są wolne od stempli i należności.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się spółce prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane spółce toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

Jeżeliby przedsiębiorstwa przemysłowe, przedsiębiorstwa do wydobywania węgla i inne górnicze, nad koleją główną siedzibę mające, uznały potrzebę budowy kolei łączących i poprowadzenia tychże do kolei głównej, w celu przewożenia produktów swoich; spółka obowiązana jest dla podniesienia ruchu przyjsie do skutku tych kolei jak najmocniej popierać a nawet one, w drodze ugody z interesowanymi zbudować, pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, atoli bez stawienia innych uciążliwszych warunków, naturze przedsiębiorstwa i celowi zamierzonemu przeciwnych; przyczem zatwierdzenie kierunku tych kolei i terminu ich budowy zachowuje się ministerstwu handlu.

Gdyby ugoda dobrowolna do skutku nie przyszła, rozstrzygnię ministeryum handlu, mając wzgląd na to, aby oprocentowanie i umorzenie kapitału na budowę tych kolei bocznych użytego, należycie i dostatecznie było zabezpieczone.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winna spółka trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności obowiązana jest spółka trzymać zawsze dostateczną ilość wagonów do regularnego przewozu podróżnych i towarów, i wykonywać niezwłocznie wszelkie rozporządzenia, których wydanie rząd w interesie obrotu uzna za potrzebne.

Spółka jest także obowiązana przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei, i w razie potrzeby odstąpić do tego celu przedział lub wagon.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego czterokołowego wagonu, spółka otrzyma za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Spółka jest nadto obowiązana przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekeją kolei (radą zawiadowczą), a jej podrzędnymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach ma być na żądanie administracyi poczt wyznaczony bezpłatnie stósowny pokój i izba na sprzęty, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

§. 7. Spółka zobowiązuje się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z spółką co do miejsca na prowadzenie linii.

Nadto spółka winna wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast spółka ma prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych; tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość na jazdy i przewozu towarów na kolei gradecko kōflachskiej, to jest tak na istniejącej, jak i na nowej linii podlegać będzie następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austriackiej a mianowicie dla podręcznych, od osoby:

w I klasie	32	ct.	wal.	austr.
" II "	24	"	"	"
" III "	16	"	"	"
" IV " (w wagonie do stania)	10	"	"	"

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyżości od cetnara cłowego i mili:

Klasa normalna I	2·5	ct.	wal.	austr.
" " II	2·75	"	"	"
" " III	3—	"	"	"

Klasa zniżona A (bez względu na ilość): zboże, mąka, wyroby młynarskie, owoce, wino, żywice, szmaty, sól, cukier surowy, żelazo 2·25 cen. wal. austr.

klasa zniżona B (gdy się oddaje najmniej 100 cetnarów cłowych): drzewo budulcowe i do wyrobów, nad 18 stóp długości, asfalt, odpadki żelaza, jarzyny, wapno, nawozy, dębica, płyty kamiennae 2 " " "

klasa zniżona C (gdy wagon całkiem napełniony będzie): kamień budulcowy i łamany, rudy, buraki na paszę i cukrowe, drzewo opałowe, drzewo budulcowe i do wyrobów nie nad 18 stóp długości mające, węgle kamienne i brunatne, koks, cegła, piasek, ziemię, żelazo surowe 1·5 " " "

Na żądanie administracyi państwa opłaty maksymalne od towarów mają być zniżone a mianowicie opłaty klas normalnych o 5 od sta, opłaty zaś klas zniżonych o 10 od sta, jak tylko dochód ryczałtowy kolei z Gradeu do Kōflach, to jest tak istniejącej linii, jakoteż linii z Lieboch do Zielonego Trawnika w przeciągu jednego roku dojdzie sumy 125.000 zł. srebrem z jednej mili; chociażby później dochód ryczałtowy zmniejszył się poniżej sumy rzeczzonej, ceny zniżone nie będą już mogły uleść zmianie, a natomiast, gdyby rzeczy stały odpowiednio powyższemu wymaganiu, za każdym dalszem podniesieniem się dochodu ryczałtowego rocznego z jednej mili o 25.000 złotych, nastąpi obniżenie powyższych opłat maksymalnych jeszcze o 5 od sta, dopóki obniżenie nie wyniesie ogółem pięćdziesiąt od sta opłat maksymalnych koncesyą przepisanych.

Należytość za ekspedycyę od kamieni budulcowych i łamanych, węgla brunatnych i kamiennych, tudzież od koksu może być pobierana w kwocie 1·5 centów od cetnara cłowego, od wszystkich innych towarów w kwocie 2 centy od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli naładowanie lub wyładowanie załatwia strona, należytość za ekspedycyę wynosić będzie o $\frac{5}{10}$ centa mniej na każdym cetnarze cłowym.

Nowa taryfa wchodzi w moc obowiązującą tak dla istniejącej jak i dla nowej linii kolei gradecko-köflachskiej z dniem udzielenia koncesyi.

Co się tyczy nomenklatury i klasyfikacyi towarów, tudzież innych postanowień, odnoszących się do przewozu; spółka obowiązana jest przystąpić do umowy, w tym względzie przez kilka większych austriackich spółek kolejowych zawartej, a przez ministerstwo handlu zatwierdzonej, przyczem odnośne postanowienia w żadnym względzie wyższe i uciążliwsze być nie mogą, jak na kolei północnej cesarza Ferdynanda.

Przy wymiarze cen jazdy od przestrzeni z wzniesieniem 1 : 60 i wyżej, dozwala się przyjąć dla takowych 1½ razową długość.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach wyżej określonych, służy koncesyonaryuszom. Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przywołone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszane publicznie.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów z wyłączeniem powyższej opłaty za ekspedycyą były obliczane i pobierane tak na istniejącej, jak i na nowej linii kolei gradecko-köflachskiej w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu do obliczenia ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone tak na istniejącej, jak i na nowej linii kolei gradecko-köflachskiej według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcją kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austriackich korzystniejsze dla państwa postanowienia co do transportów wojskowych ułożone zostały, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stosowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich, do korpusu straży wojskowej c. k. sądów cywilnych w Wiedniu, korpusu straży policyjnej wojskowej, tudzież straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej, jak nie mniej do ugody dodatkowej względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei

*) Rozporządzenie normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868, Zeszyt 21, Nr. 97.

żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojсковей z roku 1868 *) tudzież postanowieniom ustaw specjalnych, dotyczących się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykazują się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróжным.

§. 12. W razie nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austriackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 13. Spółce kolei żelaznej z Graczu do Köfflach oraz górniczej nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszy, pozwala się wydawać akcyje i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiewające na okaziciela, które na giełdach austriackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą puszczone w obieg w walucie zagranicznej, kwota ich w walucie austriackiej także uwidocznioma być winna.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcyi.

§. 14. Kolei w §. 1 wzmiankowanej udzielają się ulgi następujące:

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i od uiszczania należności stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, jaki na mocy przyszłych ustaw mógłby być zaprowadzonym, na przeciąg lat dwudziestu;
- b) uwolnienie od stempli i należności od wszelkich uгод, podań i innych dokumentów w celu nabycia kapitału, lub zostających w związku z budową i urządzeniem kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie pierwszej emisyi akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakoteż kwitów tymczasowych od stempli i należności, tudzież uwolnienie od należności za przeniesienie własności przy wykupie gruntów.

Udzielone stósewnie do ustępu a) uwolnienie od podatku dochodowego może być wykonane w ten sposób, że podatek dochodowy od istniejącej linii kolei z Graczu do Köfflach uiszczany będzie w stosunku ilości mil linii istniejącej do ilości mil nowej linii.

§. 15. Czas trwania koncesyi z wyrzeczoną w §. 1 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei ustanawia się tak dla istniejącej jak i dla nowej linii kolei gradecko-köfflachejskiej na lat 85 licząc od dnia otwarcia ruchu na kolei z Lieboch do Zielonego Trawnika, w §. 1 wzmiankowanej i gaśnie po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnie także, jeżeli terminu rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, w §. 3 postanowione, dotrzymanymi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznymi i skarbowymi.

*) Dz. u. p. 151.

§. 16. Administracja państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wystawienia dokumentu koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, a przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu policzony będzie dla przedsiębiorstwa.

Ta kwota przeciętna będzie wypłacana spółce w gotowiznie jako renta roczna, w ratach półrocznych, dopóki nie upływie ustanowiony czas trwania koncesyi.

Gdyby jednak obliczony przeciętny czysty dochód nie wynosił przynajmniej 52 od sta w srebrze nominalnego kapitału zakładowego, przez administrację państwa zatwierdzonego, też suma minimalna służyć będzie za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

Do kapitału zakładowego liczą się tak koszta budowy jak i pierwszego urządzenia ruchu (to jest do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu w całej linii koncesyjonowanej), dalej urosłe aż do chwili otwarcia ruchu pięćprocentowe odsetki od wydatków na budowę i urządzenie ruchu poniesionych, po straceniu dochodów, jeżeliby takowe z ruchu na niektórych częściach kolei, przed otwarciem całej linii osiągnięte być miały.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze inne nowe budowle wykonanemi, lub urządzeniami ruchu pomnożonemi być miały; wydatki na to poniesione, należycie udowodnione, do kapitału zakładowego będą doliczone.

§. 17. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyjonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależności, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jako odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu w kapitale zakładowym zawartemu.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyjonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei spółka zatrzymuje własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i należących się jej aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracja państwa upoważniła ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 18. Administracja państwa, ma prawo przekonywać się czy budowa kolei jakoteż urządzenia ruchu we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale są wykonane, tudzież zarządzać aby wadliwości w tym względzie powstrzymane, a względnie usunięte zostały.

Administracja państwa ma prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Za prawny ten nadzór nad przedsiębiorstwem kolei spółka ze względu na ciężar z nim połączony obowiązkuje się płacić wynagrodzenie roczne, które administracya państwa wymierzy w stosunku do tego, co płacą inne koleje krajowe.

§. 19. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań dokumentem koncesyi lub ustawami wskazanymi, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesyę, nawet przed upływem jej trwania, jako wygasłą.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesyi nie ważył się działać, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkiemi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia ósmego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ósmset siedmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania dwudziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Hohenwart r. w.

Holzgethan r. w.

Schäffle r. w.